

EDUSKUNNAN
LIIKENNEVALIOKUNTA

Helsingissä
10 päivänä huhtikuuta 1992
Lausunto n:o 2

Lakivaliokunnalle

Liikennevaliokunta antaa eduskunnan 20 päivänä maaliskuuta 1992 tekemän päätöksen mukaisesti lakivaliokunnalle lausunnon hallituksen esityksestä n:o 18 rikoslain 23 luvun muuttamisesta.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina lainsäädäntöjohtaja Jan Törnqvist oikeusministeriöstä, poliisiylitarkastaja Teuvo Veijalainen sisäasiainministeriöstä, ylitarkastaja Jorma Hörkkö liikenneministeriöstä, ylitarkastaja Markku Sorvari sosiaali- ja terveysministeriöstä, apulaispäällikkö Erkki Hietanen liikkuvasta poliisista, toimistopäällikkö Tapio Rautaman merenkulkuhallituksesta, toimitusjohtaja Valde Mikkonen Liikenneturvasta, apulaishohtaja Martti Mikkonen Liikennevakuutusyhdistyksestä professori Jarmo Pikkarainen Kansanterveyslaitoksesta ja professori Antti Penttilä Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksesta.

Käsiteltyään asiaa liikennevaliokunta esittää kunnioittaen seuraavaa.

Hallituksen esitys

Lakiehdotuksen mukaan törkeän rattijuopumuksen promilleraja alennetaan 1,5 promillesta 1,2 promilleen ja vesiliikennejuopumuksen promilleraja 1,5 promillesta 1 promilleen.

Lisäksi lakiehdotukseen sisältyy mahdollisuus, että alkoholipitoisuus liikennejuopumustapauksissa olisi määriteltävissä paitsi verestä myös kuljettajan uloshengitysilmast.

Valiokunnan kannanotot

Liikennejuopumus

Törkeän rattijuopumuksen promillerajan alentamista valiokunta pitää hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen

perusteella tarpeellisena ja puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä siltä osin sellaisenaan. Oikeuspoliittiset selvitykset eivät tosin suoranaisesti tue rangaistuksen korottamisen rikollisuutta vähentävää vaikutusta. Liikenneturvallisuuden kannalta promillerajan alentaminen on kuitenkin perusteltua erityisesti kielteisten asenteiden kohdistamiseksi törkeimpiin liikennejuopumustapauksiin.

Seuraamusjärjestelmän osalta liikennevaliokunta pitää tärkeänä sakko- ja vankeusrangaistuksille vaihtoehtoisten keinojen käyttöönoton selvittämistä. Liikennejuopumus on rikollisuuden muoto, jossa rikoksen uusinta on tyypillistä. Nämä tapaukset ovat, paitsi vaikea liikenneturvallisuusongelma, myös vakava sosiaalipoliittinen ongelma. Liikennevaliokunta katsoo, että vaihtoehtoista seuraamusjärjestelmää kehiteltäessä on selvitettävä hoitoonohjauksen mahdollisuus liikennejuopumustapauksissa.

Vesiliikennejuopumus

Pääosa kuolemaan johtaneista vesiliikenneonnettomuuksista on tapahtunut soutuveneissä tai pienissä perämoottoriveneissä, joissa pelastusvälineet eivät ole pakollisia. Saadun selvityksen mukaan valtaosa hukkumisonnettomuuksista olisi vältetty kelluntaliivejä käyttämällä. Liikennevaliokunta kiinnittää huomiota edellä mainittuun ongelmaan ja katsoo, että onnettomuussaltiliiden pienveneiden osalta on syytä selvittää ja toteuttaa mahdolliset turvallisuutta lisäävät toimenpiteet.

Vesiliikenteessä noudatettava promilleraja on kansainvälisesti poikkeuksellinen sääntö. Rangaistuksen mittaaminen kaavamaisesti yhden promillerajan nojalla on ongelmallista. Valiokunnan käsityksen mukaan vesiliikennejuopumuksen rangaistussäännökset tulisi nykyistä selvemmin eriyttää tekovälineiden mukaan. Valiokunta toteaa, että vesiliikennejuopumusta kos-

keissa säännöksissä täsmennystä kaipaavat erilaisten alusten, veneiden sekä ympäristöolosuhteiden merkitys teon rangaistavuuteen.

Kuljettajan alkoholin nauttimisen toteaminen

Valiokunnan käsityksen mukaan lakiehdotus jättää avoimeksi oikeusturvaa koskevan kysymyksen, joka on asianmukaista täsmentää. Kysymys liittyy hengitysilmanäytelaitteen luotettavuuteen ja epäillyn oikeuteen päästä tarvittaessa verikokeeseen uloshengitysilmanäytteen antamisen jälkeen.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kuljettajan alkoholin nauttimisen toteaminen uloshengitysilman alkoholipitoisuudesta ei aina anna oikeata lopputulosta. Näytteet on annettava tarkoin valvotuissa ja erityisesti näytteen antamiseen järjestetyissä olosuhteissa ja tiloissa, joissa virhemahdollisuudet on täysin eliminoitu. Tämänkaltaisten olosuhteiden luominen valtakunnallisesti on mahdollista vasta siirtymäkauden jälkeen.

Liikennevaliokunta edellyttää, että ennen kuin uloshengitysilman alkoholipitoisuuden toteamiseen käytettävä laitteisto otetaan käyttöön, luodaan keskitetty laaduntarkkailujärjestelmä, jolla varmistetaan laitteiden toimivuus ja valtakunnallisesti yhtäpitävät tulokset.

Lisäksi liikennevaliokunta kiinnittää lakivaliokunnan huomiota kysymykseen, olisiko epäillylle oikeusturvasyistä perustelluissa tapauksissa varattava mahdollisuus alkoholin nauttimisen toteamiseen verinäytteellä myös uloshengitysilmakokeen jälkeen.

Valiokunta korostaa vielä lain soveltamisesta annettavien toimintaohjeiden sekä tiedotuksen ja valistuksen merkitystä. Erityisen tärkeätä on, että poliisin toimintaohjeissa määritellään tarkasti sekä poliisin että liikennejuopumuksesta epäillyn oikeudet ja velvollisuudet sekä tutkintamenetelmävaihtoehdot. Lisäksi on välttämätöntä, että epäillylle tutkintatilanteessa ilmoitetaan tutkintavaihtoehdoista ja virhemahdollisuuksista tutkinnassa.

Liikennevakuutuslain muuttaminen

Hallituksen esityksestä poiketen liikennevaliokunta katsoo, että liikennevakuutuslain muuttaminen on tarpeen lakiteknisistä syistä ja johdonmukaisuuden vuoksi. Liikennevakuutus-

lain muuttaminen lakiteknisistä syistä on tarpeen, koska nykyisessä muodossaan se ei ota huomioon kuljettajan alkoholin nauttimisen toteamista hengitysilma-asta. On myös johdonmukaista alentaa liikennevakuutuslain 7 § 3 momentin ja 20 § 1 momentin promilleraja 1,2 promilleen, kuten rikoslain 23 luvun 2 §:n osalta on ehdotettu. Tärkeän rattijuopumuksen promillerajan alentamista esitetään mm. siksi, että tutkimusten mukaan rattijuoppojen onnettomuusriski kasvaa jyrkästi veren alkoholipitoisuuden noustessa yli 1 promillen. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan myös vakuutuksenantajan regressioikeuden edellytysten tulee seurata onnettomuusriskin kasvua ja säännöksiä törkeästä rattijuopumuksesta. Riskin jakaminen vakuutusmaksuissa muiden vakuutuksenottajien kesken ei ole kohtuullista.

Organisatoriset ja taloudelliset vaikutukset

Lakiehdotuksen yhtenä tarkoituksena on vapauttaa poliisin voimavaroja muihin tehtäviin ja vähentää terveyskeskusten kuormitusta sekä odotusaikoja ja kuljetuksia. Suomessa on noin 250 terveyskeskusta. Valiokunnan saaman tiedon mukaan uloshengitysilmanäytteen ottavia laitteita on tarkoitus hankkia alle kolmasosa tästä lukumäärästä ja sijoittaa ne tulevaisuudessa kihlakunnittain.

Voimassa olevan pakkokeinolain mukaan verinäytettä ei saa ottaa eikä muuta lääketieteellistä asiantuntemusta vaativaa tutkimusta suorittaa muu kuin lääkäri. Liikennevaliokunnan mielestä olisi tarkoituksenmukaista ja resurssien käytön kannalta järkevää, että verinäytteen voisi ottaa muukin terveydenhuoltohenkilöstö, jolla on oikeus verinäytteen ottamiseen. Valiokunnan käsityksen mukaan tällä toimenpiteellä voidaan olennaisesti vähentää verinäytteen ottamisen odotusaikoja. Liikennevaliokunta huomauttaa, että edellä mainitut seikat huomioon ottaen ei ole täysin selvää, vapauttaako uudistus poliisin voimavaroja.

Vankeinhoitolaitoksen näkökulmasta uudistus kiistatta lisää valtion menoja. Puhalluskokeisiin siirtymisestä aiheutuu valtiolle menoja paitsi laitehankinnoista, laitteiden varman toiminnan takaavien tilojen järjestämisestä sekä keskitetyn ja valtakunnallisesti toimivan atk-pohjaisen laaduntarkkailujärjestelmän järjestämisestä. Hallituksen esityksessä ei tältä osin ole taloudellisia vaikutuksia riittävästi selvitetty.

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta esittää kunnioittavasti,

että lakivaliokunta laatiessaan mietintöään ottaisi huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saari, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori, Hassi, Karhunen, Kekkonen, Kohijoki, Lahikainen,

M. Laukkanen, Mölsä, Rauramo, Renlund, Rönholm ja Tennilä sekä varajäsenet Kauppinen ja V. Laukkanen.

Eriävä mielipide

Promillerajat

Katson, että liikennevaliokunnan olisi tullut lausunnossaan suosittaa törkeän rattijuopumuksen promillerajaksi 1,0 promillea ja rattijuopumuksen osalta 0,2 promillea seuraavin perusteluin.

Tutkimustulokset osoittavat kiistattomasti, että 1 promillesta lähtien onnettomuusriski kohtaa tuntuvasti. Rikosten törkeysorrastus tapahtuu nimenomaan teon vaarallisuuden, vahingollisuuden ja paheksuttavuuden perusteella, jolloin tässä suhteessa oikea raja rattijuopumuksen ja sen törkeän tekemuodon kohdalla olisi 1 promille. Hallituksen esityksen ehdotus onkin nähty asiantuntijoiden taholta jonkinlaisena kompromissina. Tällaisiin kompromissiratkaisuihin ei ole kuitenkaan syytä.

Rajan alentaminen 1 promilleen antaisi myös paremmat valmiudet ns. sopimushoitojärjestelmän kehittämiseen toistuvasti rattijuopumukseen syyllistyneille, koska sopimushoito tuskin onnistuu niissä tapauksissa, joissa henkilöä ei tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen.

Rattijuopumuksen promillerajan alentaminen 0,2 promilleen on perusteltua sen takia, että tämä raja toteuttaisi täysraittiuden periaatteen liikenteessä. 0,5 promillen raja houkuttelee ihmisiä juomaan alkoholia, jolloin seurauksena on liian usein 0,5 promillenkin ylittyminen. Ruotsissa on jo toteutettu rajan alentaminen 0,2 promilleen ja lähes 2 vuoden kokemusten jälkeen kaikki viittaa siihen, että muutos tulee olemaan pysyvä.

Promillerajan alentamista 0,2 promilleen voi-

daan perustella myös liikenneturvallisuussyistä. Yksittäisissä tapauksissa jo alle 0,5 promillen veren alkoholipitoisuus vaikuttaa kuljettajan kykyyn virheettömiin suorituksiin. Toisaalta lievässäkin nousuhumalassa kuljettajan valmius riskinottoon voi jo kasvaa. Erityisen tärkeä 0,2 promillen raja olisi nuorten kohdalla: jo 15-vuotiaakin voi syyllistyä rattijuopumukseen. Nuorten tottumattomuus alkoholinkäyttöön johtaa usein siihen, että jo vähäisenkin veren alkoholipitoisuus vaikuttaa selvästi nuoren ajokäyttäytymiseen ja lisää siten onnettomuusriskiä. Tämän vahvistavat useat kansainväliset tutkimukset.

Siinä tapauksessa, ettei 0,2 promillen rajaa vahvisteta, tulisi lakivaliokunnan harkita vaihtoehtona täysraittiuden periaatteen toteuttamiselle sitä, että poliisille sallittaisiin oikeus ajon keskeyttämiseen määrääjäksi tai vaatia kuljettajan vaihtamista niissä tapauksissa, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on yli 0,2 promillea.

Lakivaliokunnalle tulisi esittää myös tutkittavaksi, mitä mahdollisuuksia on asettaa esimerkiksi Englannin lainsäädäntöä vastaavalla tavalla ravintoloitsijalle nykyistä suurempi vastuu huolehtia siitä, ettei selvästi juopunut ravintolan asiakas lähde kuljettamaan henkilöautoa ravintolasta poistuessaan.

Vielä yhtenä seikkana lakivaliokunnalle tulisi esittää tutkittavaksi, mitä mahdollisuuksia on määrätä toistuvasti rattijuopumukseen syyllistyneelle ajoneuvon omistus- ja hallintakielto ajokiellon ajaksi, koska pelkkä ajokielto ei tosiasiallisesti estä kuljettajaa ajamasta omaa autoaan.

Helsingissä 10 päivänä huhtikuuta 1992

Vesa Laukkanen

